

Schindler, Jörg; Held, Martin (unter Mitarbeit von Gerd Würdemann) (2009): Postfossile Mobilität. Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil

Bad Homburg: VAS Verlag für akademische Schriften. 301 S.

Sabine Hofmeister

Eingegangen: 19. Mai 2010 / Angenommen: 1. Juli 2010 / Online publiziert: 1. Oktober 2010
© Springer-Verlag 2010

„Verkehr ist Ortsveränderung. Der Begriff ‚Mobilität‘ geht dagegen vom Menschen aus, von seinen Bedürfnissen und Aktivitäten.“ (S. 110)

Ausgehend von diesem Motto spannen die Autoren den Rahmen ihrer Untersuchung auf: fossil = Verkehr, prä-/post-fossil = Mobilität. Ziel ist es, eine „neue mentale Landkarte“ für die postfossile Mobilität (S. 20) zu skizzieren. Die Studie kommt gerade (noch) rechtzeitig, denn „peak oil“ ist jetzt! (S. 59). Die notwendigen Umorientierungen und -steuerungen müssen umgehend eingeleitet werden, damit die Chancen für eine Abfederung der mit dem Übergang ins postfossile Zeitalter verbundenen Folgen erhalten und genutzt werden können.

Was das Buch sehr empfehlenswert gerade für Leserinnen und Leser aus dem Kreis der Raum- und Planungswissenschaften macht, ist die konsequente Einbettung des Themas in die Strukturierung von Raum und Zeit: Indem die Autoren zunächst die „mentale Landkarte“ des (fossilen) Verkehrssystems ausbreiten, werden die jeweils unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Kontexte des Verkehrs und der Mobilität sichtbar gemacht. Das (fossile) Verkehrssystem und die ihm eigene Infrastruktur werden durch spezifische Raum- und Siedlungsstrukturen geprägt und bringen diese zugleich hervor (S. 101). Und dasselbe gilt – wenngleich in anderer Form – auch für die Zeitstrukturen: Die der Moderne eigene Tendenz zur Beschleunigung begünstigt das Wachstum des fossilen Verkehrs und führt zugleich zur Abwertung aller anderen Mobilitätsformen. In der Entfaltung dieser „mental Landkarte“ aus zeitökologischer Perspektive werden auf den ersten Blick ungewohnte und überraschende

Argumentationslinien aufgezeigt: So dient z. B. der Hinweis auf die urzeitliche Formation fossiler Energieträger in Jahr-millionen im Vergleich zu der nach der Uhrzeit regulierten Zeitspanne ihres Verbrauchs (8–10 Generationen) (S. 47 f.) dazu, dass an der Spannung zwischen den Zeitskalen die historische Besonderheit einer (noch) selbstverständlich erscheinenden „Schneller-Weiter = Besser“-Logik begreifbar wird. Angesichts der vermeintlichen Erfolgsgeschichte der Moderne, die durch ein Wirtschaften geprägt ist, das sich schließlich seiner eigenen Grundlagen beraubt hat, wird die Endlichkeit der fossil geprägten Zeit verständlich. Die Einbettung des Verkehrs- und Mobilitätsthemas in seine raumzeitlichen Bedingungen und Folgen („Timescape“, S. 101) führt zu einer Tiefe und Reichweite der Argumentation, die das Buch von vielen anderen Untersuchungen zum Thema positiv abhebt.

Aufbauend auf die gut begründete These, dass sich „Peak Oil“ jetzt ereignet, fragen die Autoren in fünf Schritten nach den Chancen und Möglichkeiten für den Übergang in eine Zukunft, in der wir postfossil mobil werden können: Nachdem sie in Abschn. 1 „Ausgangspunkt“ die Nichtnachhaltigkeit des fossilen Verkehrs festgestellt und die Frage nach der Fortsetzbarkeit des Verkehrssystems auf Basis fossil-nuklearer „Zwischenlösungen“ gut begründet verneint haben, entfalten sie in Abschn. 2 „Umorientierung“ eine (aus ihrer Sicht) fundamental neue Perspektive (S. 94 f.). Der Blickwechsel vom Verkehr auf Mobilität weitet die instrumentelle, auf Raumüberwindung und Ortsveränderung reduzierte Rationalität auf. „Mobilität“ umfasst Bewegung, Beweglichkeit, mithin die emotionale Dimension und Eigenwertigkeit des Sich-Bewegens und Bewegt-Seins, und schließt das Innehalten und Verweilen am Ort ein (S. 122 ff.). Auf diesen Gedanken aufbauend stellen die Autoren im dritten Abschnitt „Leitplanken“ die Basisressourcen für einen sozialverträglichen Übergang in das postfossile Mobili-

Prof. Dr. S. Hofmeister (✉)
Institut für Umweltstrategien, Umweltplanung,
Leuphana Universität Lüneburg, Scharnhorststraße 1,
21335 Lüneburg, Deutschland
E-Mail: hofmeister@uni-lueneburg.de

tätszeitalter dar. (Ob ihnen dabei bewusst gewesen ist, dass und wie weit sie in ihrer Begriffswahl der automobilen Verkehrslogik verhaftet bleiben, lassen sie allerdings offen.) Anschließend wird nach der Rolle der verschiedenen Akteure – von den zivilgesellschaftlichen Akteuren über die Wirtschaftsakteure bis hin zu Wissenschaft, Politik und Planung – gefragt (Abschn. 4). Abgerundet wird das Buch durch einen mit „Aufbruch“ betitelten Abschn. 5, in dem die oben entwickelten „Leitplanken“ nochmals zugespitzt auf die Handlungsoptionen und -erfordernisse in der Gegenwart ausbuchstabiert werden.

Den Kern der Analyse bildet das System der sieben „Leitplanken“: Energieeffizienz (1), Erneuerbare Energie (2), Raum- und Siedlungsstrukturen (3), Verallgemeinerbarkeit (4), Bewegungswohlstand als „anthropologische Grundkonstante“ (5), Elektronische Kommunikation (6) und Attraktivität (7) (vgl. zusammenfassend S. 198 ff.). Im Zentrum dieses die Basisressourcen für den Übergang ordnenden Systems steht „Leitplanke 4“, mit der das Thema in den Diskurs um nachhaltige Entwicklung eingebunden wird: Mobilitätsformen müssen, wenn sie nachhaltig werden sollen, verallgemeinerbar sein. Alle Menschen müssen die gleichen Mobilitätschancen und den gleichen Zugang zu Mobilitätsformen haben. Hiermit gelingt es den Autoren, ihre Überlegungen an die dem Leitbild Nachhaltigkeit eigenen Gerechtigkeitsgebote in intra- und intergenerationaler Dimension anzuschließen. Zugleich wird der Unterschied zu den bisherigen Formen des Verkehrs nochmals in den Fokus gerückt: Fossiler Verkehr ist tatsächlich nicht nur deshalb nicht nachhaltig, weil er (wie in Abschn. 1 gezeigt) auf eine schwindende Ressourcenbasis zugreift und die so genannten Senkenkapazitäten der Ökosphäre übernutzt, sondern weil er zwangsläufig gegen die Gerechtigkeitsgebote verstößt. Diese spezifische Form der Mobilität lässt sich nicht verallgemeinern, geht notwendig mit Exklusionsprozessen einher – ausgeschlossen von und durch die Folgen des fossilen Verkehrssystems benachteiligt sind sowohl Menschen in Ländern des globalen Südens als auch sehr junge, alte, langsame und ärmere Bevölkerungsgruppen überall auf der Welt. Daher mag es nicht zufällig so sein, dass das Ende dieses Systems sichtbar wird in eben jenem Zeitfenster, in dem es sich zu globalisieren begonnen hat – in dem sich die Nachfrage nach fossil basierten Verkehrsträgern in den so genannten Schwellen- und Entwicklungsländern artikuliert. Diese historisch spezifische Form von Mobilität, wie sie sich in den Industrieländern seit einem Jahrhundert dynamisch entwickelt hat und eine nach den Kalkülen des Marktes zwar erfolgreiche, aber sozial-ökologisch ungeheuer destruktive Wirtschaftsdynamik ermöglicht hat, ist nicht verallgemeinerbar – sie ist weder für alle Menschen zugänglich noch nützlich.

Doch gerade diese zentrale Erkenntnis ist nicht neu: Frauen- und Geschlechterforscher und -forscherinnen in

den Raum- und Planungswissenschaften weisen seit den 1980er Jahren mit Nachdruck eben hierauf hin. Und sie kommen zu denselben Schlussfolgerungen: Nachhaltige und gerechte Mobilitätschancen lassen sich nur auf Basis von Raum- und Siedlungsstrukturen erreichen, die gerechte Raumnutzungen und Zeitverwendungen ermöglichen – auf Basis von Nutzungsmischungen („kurze Wege“) und einer Vorrangstellung der nahräumlichen Mobilität, die nur mithilfe integrierter Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung realisiert werden kann. Die in die Lebenswelt eingebettete, raum-zeitlich kontextualisierte „Mobilitätsbrille“, die Schindler und Held als ein neues Paradigma zu entwickeln glauben – eine Perspektive, in der die verschiedenen Bedürfnisse der Menschen zum Ausgangspunkt der Analyse von und der Lösung für Mobilitätsprobleme werden (S. 110 ff.) – ist ein seit Jahrzehnten gefordertes, jedoch vielfach nicht gehörtes Leitbild geschlechterorientierter Stadt- und Regionalforschung. Für eine Erkenntnis der Exklusivität, der systemischen Ungerechtigkeit und der Nichtnachhaltigkeit des bestehenden Verkehrssystems sowie für die kritische Analyse der dahinter stehenden technisch-ökonomisch reduzierten Logik bedurfte es nicht erst des „Peak Oils“. Dass diese für den im Buch eingeschlagenen Argumentationsgang fundamentalen Vorarbeiten auch hier nicht eingegangen sind, ja, dass selbst bei der Diskussion der in der Phase des Übergangs relevanten und wirkmächtigen zivilgesellschaftlichen Akteure die Frauen nicht einmal genannt werden, mag angesichts der langen Tradition dieser Forschungsrichtung verwundern.

Und womöglich trägt diese Auslassung Folgen: Während in die geschlechterorientierte Mobilitätsforschung herrschaftskritische Momente notwendig eingeschrieben sind, kommen diese bei Schindler und Held eher sparsam und arglos daher. So scheint im Buch zwar immer wieder ein neues Verständnis von Wirtschaften durch, das einen haushälterischen Umgang mit Naturressourcen und -leistungen meint und von den Bedürfnissen ausgeht (S. 170). Doch halten die Autoren diesen kritischen Ansatz nicht konsequent durch. Wenn z. B. der Beitrag der Wirtschaftsakteure darin gesehen wird, dass einzelne „pro-aktive“ Unternehmen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern „jobcards“ statt Parkplätze oder Fahrradstellplätze zur Verfügung stellen (S. 230), so reicht dies für eine sozial-ökologische Transformation bei Weitem nicht aus. Die „Brille“ der Ökologischen Ökonomie hätte die „Mobilitätsbrille“ bestens ergänzt. Dies gilt auch für die seit vielen Jahren von Geschlechterforscherinnen und -forschern geforderte, dringend notwendige Umorientierung der Verkehrswissenschaften: Sie findet in nur zwei Sätzen Erwähnung (S. 218), wobei die fundamentale Kritik an der noch vorherrschenden technisch-instrumentellen Vernunft (S. 95 ff.) nicht aufgenommen wird. Die Suche nach neuen Lösungsansätzen für die anstehende „große Transformation“ in die postfossile

Mobilität (S. 140) scheint daher noch etwas selektiv, mehr auf die „kleinen Schritte“ als auf eine notwendige radikale Neuorientierung gerichtet.

Doch ist ungeachtet dessen festzuhalten, dass die Autoren mit diesem Buch eine klare Botschaft aussenden – eine, der zu wünschen ist, dass sie gehört wird: Es braucht jetzt eine integrierte Verkehrs-, Klima-, Energiepolitik in Verbindung mit Raum- und Siedlungspolitik und -planung und schließ-

lich auch mit Zeitpolitik, um den unausweichlich anstehenden Transformationsprozess in eine postfossile Zukunft zu ermöglichen. Diese Botschaft und das umfangreiche und sorgfältig recherchierte Datenmaterial, mit der sie unterlegt worden ist, macht das Buch von Schindler und Held unbedingt lesenswert. Es ist zu erwarten, dass es insbesondere den raum- und umweltplanerischen Diskurs um nachhaltige Entwicklung wesentlich anregen und bereichern wird.